

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2015/1018 DE LA COMISIÓN

de 29 de junio de 2015

**por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) n° 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n° 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n° 1321/2007 y (CE) n° 1330/2007 <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 4, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n° 376/2014 impone la creación de sistemas de notificación de sucesos a los niveles de organización, Estado miembro y la Unión con vistas a la notificación, recogida, almacenamiento, protección, intercambio, difusión y análisis de la información pertinente sobre seguridad de la aviación civil. El Reglamento establece asimismo normas que limitan el uso de la información recogida a la mejora de la seguridad de la aviación y que protegen adecuadamente al notificante y a las personas mencionadas en las notificaciones de sucesos con vistas a garantizar la disponibilidad continuada de la información de seguridad. El Reglamento (UE) n° 376/2014 se aplica a todas las aeronaves definidas y cubiertas por dicho Reglamento, incluidas las aeronaves tripuladas y las aeronaves pilotadas por control remoto (RAPS).
- (2) De conformidad con el párrafo primero del artículo 4, apartado 5, del Reglamento (UE) n° 376/2014, la Comisión está obligada a adoptar una lista de clasificación de los sucesos a la que procederá remitirse para la notificación de sucesos con arreglo a los sistemas de notificación obligatoria establecidos en dicho Reglamento, y que correspondan a las categorías mencionadas en el artículo 4, apartado 1 de este Reglamento. Con arreglo al párrafo segundo del artículo 4, apartado 5, del Reglamento (UE) n° 376/2014, la Comisión deberá incluir asimismo una segunda lista de clasificación de sucesos aplicables a las aeronaves distintas de las aeronaves complejas propulsadas por motores. Esta segunda lista deberá adaptarse, si procede, a las especificidades de ese sector de la aviación.
- (3) La división en categorías de los sucesos de obligada notificación prevista en el Reglamento (UE) n° 376/2014 fue establecida para permitir la identificación, por las personas designadas por este Reglamento, de los sucesos que debe notificar cada una de ellas. En consonancia con ese objetivo, las listas de sucesos deben dividirse atendiendo a las categorías a las que los notificantes deben remitirse, según su situación respectiva, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 376/2014.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado por el artículo 65 del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> DO L 122 de 24.4.2014, p. 18.

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

La clasificación detallada de los sucesos a la que habrá que remitirse cuando se notifiquen sucesos mediante los sistemas de notificación obligatoria, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) n° 376/2014, figura en los anexos I a IV del presente Reglamento.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 15 de noviembre de 2015.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 29 de junio de 2015.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ANEXO I

## SUCESOS RELACIONADOS CON LA OPERACIÓN DE LA AERONAVE

*Observación:* El presente anexo está estructurado de tal manera que los sucesos pertinentes están relacionados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar su notificación. No obstante, esta presentación no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades con la que están relacionados en la lista.

## 1. OPERACIONES AÉREAS

## 1.1. Preparación del vuelo

- 1) Uso de datos incorrectos o introducción errónea de datos en los equipos usados para la navegación o los cálculos de las actuaciones de la aeronave que han puesto, o que podrían haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Transporte o intento de transporte de mercancías peligrosas en violación de las normas aplicables, incluidos el etiquetado, el embalaje y la manipulación incorrectos de mercancías peligrosas.

## 1.2. Preparación de la aeronave

- 1) Tipo de combustible incorrecto o combustible contaminado.
- 2) Falta de tratamiento de deshielo o anti-hielo, o tratamiento incorrecto o inadecuado.

## 1.3. Despegue y aterrizaje

- 1) Salida de calle de rodadura o de pista.
- 2) Incursión real o potencial en calle de rodadura o pista.
- 3) Incursión en área de aproximación final y despegue («FATO»).
- 4) Cualquier despegue abortado.
- 5) Incapacidad de lograr las actuaciones requeridas o previstas durante el despegue, la maniobra de motor y al aire, o el aterrizaje.
- 6) Despegue, aproximación o aterrizaje, o intento de despegue, aproximación o aterrizaje, con parámetros de configuración incorrectos.
- 7) Golpe con la cola, palas de la hélice, punta alar o góndola de motor durante el despegue o el aterrizaje.
- 8) Continuación de la aproximación contra los criterios de aproximación estabilizada del operador aéreo.
- 9) Continuación de una aproximación instrumental por debajo de los mínimos publicados con referencias visuales inadecuadas.
- 10) Aterrizaje preventivo o forzoso.
- 11) Aterrizaje corto o aterrizaje largo.
- 12) Aterrizaje duro.

## 1.4. Cualquier fase de vuelo

- 1) Pérdida de control.
- 2) Posición anormal, superación de la actitud de cabeceo normal, ángulo de alabeo o velocidad aerodinámica inadecuados para las condiciones de vuelo.
- 3) Desvío del nivel de vuelo autorizado.
- 4) Activación de cualquier protección de la envolvente de vuelo, incluidos el aviso de entrada en pérdida, avisadores integrados en la palanca de control (*stick shaker/stick pusher*) y protecciones automáticas.
- 5) La desviación no intencionada de la trayectoria prevista o asignada del doble de la performance de navegación requerida o de 10 millas náuticas, lo que sea menor.
- 6) Superación de las limitaciones del manual de vuelo de la aeronave.

- 7) Operación con reglaje incorrecto del altímetro.
- 8) Sucesos relacionados con el impacto del chorro de un reactor o de una hélice que han puesto, o que podrían haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 9) Interpretación incorrecta de los automatismos o de cualquier información de la cabina de vuelo facilitada a la tripulación de vuelo que han puesto, o que podrían haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.

#### 1.5. Otros tipos de sucesos

- 1) Suelta no intencionada de carga o de otros equipos transportados externamente.
- 2) Pérdida de conciencia situacional (incluidos la conciencia del entorno, los sistemas y su modo de operación, la desorientación espacial y el horizonte temporal).
- 3) Cualquier suceso en el que el desempeño humano haya contribuido, o podría haber contribuido, de forma directa a un accidente o a un incidente grave.

### 2. SUCESOS TÉCNICOS

#### 2.1. Estructura y sistemas

- 1) Desprendimiento de cualquier parte de la estructura de la aeronave en vuelo.
- 2) Pérdida de un sistema.
- 3) Pérdida de la redundancia de un sistema.
- 4) Fuga de un líquido que provoque un peligro de incendio o la posible contaminación peligrosa de la estructura, los sistemas o los equipos de la aeronave, o que han puesto, o que podrían haber puesto en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 5) Malfuncionamiento o defectos del sistema de combustible que hayan tenido repercusiones significativas sobre el abastecimiento y/o la distribución del combustible.
- 6) Malfuncionamiento o defecto de cualquier sistema de aviso que dé lugar a indicaciones engañosas para la tripulación.
- 7) Funcionamiento anormal de los controles de vuelo, como controles de vuelo asimétricos o atascados [por ejemplo: dispositivos hipersustentadores (*flaps/slats*), aumento de la resistencia aerodinámica (*spoilers*), dispositivos de control de actitud (alergones, timones de profundidad y de dirección)].

#### 2.2. Sistemas de propulsión (incluidos motores, hélices y rotores) y unidades de potencia auxiliar (APU)

- 1) Fallo o malfuncionamiento significativo de cualquier pieza o control de una hélice, rotor o grupo motopropulsor.
- 2) Daño o fallo en el rotor principal o rotor de cola, la transmisión y/o los sistemas equivalentes.
- 3) Apagado o parada en vuelo de cualquier motor o del APU cuando este sea requerido [por ejemplo: operaciones de alcance extendido de las aeronaves bimotor («ETOPS»), lista de equipo mínimo («MEL»)].
- 4) Superación de los límites de funcionamiento del motor, incluidos el exceso de velocidad o la incapacidad de controlar la velocidad de cualquier componente rotatorio de alta velocidad (por ejemplo: APU, arrancador neumático, sistema de refrigeración de aire, turbina de motor, hélice o rotor).
- 5) Fallo o malfuncionamiento de cualquier pieza de un motor, grupo motopropulsor, APU o transmisión que provoque uno o más de los sucesos siguientes:
  - a) no respuesta de las reversas de empuje al ser accionadas;
  - b) incapacidad de controlar la potencia, el empuje o las revoluciones por minuto;
  - c) no contención de componentes o restos.

### 3. INTERACCIÓN CON LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANS) Y LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (ATM)

- 1) Autorización ATC (control del tráfico aéreo) insegura.
- 2) Pérdida prolongada de comunicación con el ATS (servicio de tránsito aéreo) o la unidad ATM.
- 3) Instrucciones contradictorias de unidades ATS diferentes que puedan dar lugar a una pérdida de separación.

- 4) Malinterpretación de una comunicación por radio que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 5) Desviación intencionada de una instrucción ATC que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.

#### 4. EMERGENCIAS Y OTRAS SITUACIONES CRÍTICAS

- 1) Cualquier suceso que dé lugar a una declaración de emergencia (llamada «MAYDAY» o «PAN»).
- 2) Cualquier combustión, fusión, humos, emanaciones, arco eléctrico, sobrecalentamiento, incendio o explosión.
- 3) Aire contaminado en la cabina de vuelo o en el compartimento de pasajeros que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 4) Falta de aplicación del procedimiento correcto para situaciones no habituales o anormales por parte de la tripulación de vuelo o de cabina para gestionar una situación de emergencia.
- 5) Uso de un procedimiento de emergencia o para situaciones anormales que afecte a las prestaciones en vuelo o de aterrizaje.
- 6) Fallo de un sistema o equipo de emergencia o rescate que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 7) Presión de cabina incontrolable.
- 8) Cantidad críticamente baja de combustible o cantidad de combustible en destino inferior a la cantidad de combustible de reserva final exigida.
- 9) Cualquier uso por parte de la tripulación de su sistema de oxígeno.
- 10) Incapacitación de un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina que tenga como consecuencia la reducción de esta por debajo del número mínimo de tripulación certificada.
- 11) Fatiga de la tripulación que repercuta o pueda repercutir en su capacidad de llevar a cabo de forma segura sus funciones en vuelo.

#### 5. ENTORNO EXTERIOR Y METEOROLOGÍA

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, con otra aeronave, el terreno o un obstáculo <sup>(1)</sup>.
- 2) Avisos de resolución («RA») del sistema anticolidión de a bordo («ACAS»).
- 3) Activación de un «aviso» de genuino de un sistema de prevención de colisiones contra el terreno, tal como el sistema de alerta de proximidad al suelo («GPWS») o el sistema de advertencia y alarma de terreno («TAWS»).
- 4) Colisión con fauna, incluida la colisión con aves.
- 5) Daños provocados por objetos extraños o restos («FOD»).
- 6) Encuentro inesperado con malas condiciones de la superficie de la pista.
- 7) Encuentro con turbulencias de estela.
- 8) Interferencia con la aeronave mediante armas de fuego, fuegos artificiales, cometas, luces láser, luces láser de alta potencia, sistemas de aeronave pilotada a distancia, aeromodelos o por medios similares.
- 9) Impacto de rayo que haya resultado en daños a la aeronave o la pérdida o malfuncionamiento de un sistema de la aeronave.
- 10) Encuentro con granizo que haya resultado en daños a la aeronave o la pérdida o malfuncionamiento de un sistema de la aeronave.
- 11) Encuentro con turbulencia severa o cualquier encuentro que resulte en lesiones a los ocupantes o que requiera una comprobación por encuentro con turbulencia («*Turbulence check*») de la aeronave.
- 12) Encuentro con cizalladura o cortante de viento (*windshear*) o tormenta que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.

<sup>(1)</sup> Un obstáculo puede ser un vehículo.

- 13) Encuentro con condiciones de engelamiento que resulte en dificultades de manejo, daños a la aeronave o la pérdida o malfuncionamiento de un sistema de la aeronave.
  - 14) Encuentro con cenizas volcánicas.
6. SEGURIDAD (FÍSICA)
- 1) Amenaza de bomba o secuestro.
  - 2) Dificultad en controlar pasajeros ebrios, violentos o indisciplinados.
  - 3) Descubrimiento de un polizón.
-

## ANEXO II

**SUCESOS RELACIONADOS CON LAS CONDICIONES TÉCNICAS, EL MANTENIMIENTO Y LA REPARACIÓN DE LAS AERONAVES**

## 1. FABRICACIÓN

Los productos, componentes o equipos entregados por la organización de producción con desviaciones respecto de los datos de diseño aplicables que pudieran dar lugar a una situación potencial de inseguridad identificada por el titular del certificado de tipo o de la homologación del diseño.

## 2. DISEÑO

Cualquier fallo, malfuncionamiento, defecto u otro suceso relacionado con un producto, componente o equipo que ha dado lugar o que podría dar lugar a una situación de inseguridad.

*Observación:* La presente lista es aplicable a los sucesos que ocurran en un producto, componente o equipo comprendido en un certificado de tipo, certificado de tipo restringido, certificado de tipo suplementario, autorización ETSO, aprobación de diseño de una reparación importante o cualquier otra aprobación pertinente que se considere expedida en virtud del Reglamento (UE) n° 748/2012 de la Comisión <sup>(1)</sup>.

## 3. MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA

- 1) Daños estructurales graves (por ejemplo: grietas, deformación permanente, exfoliación, desunión, desgaste excesivo, o corrosión) detectados durante el mantenimiento de la aeronave o componente.
- 2) Fuga o contaminación grave de líquidos (por ejemplo: fluido hidráulico, combustible, aceite, gasolina u otros líquidos).
- 3) Fallo o malfuncionamiento de cualquier parte de un motor o grupo motopropulsor y/o transmisión que provoque uno o más de los sucesos siguientes:
  - a) falta de contención de componentes o restos;
  - b) fallo en la estructura de soporte del motor.
- 4) Daño, fallo o defecto de la hélice que pueda provocar la separación en vuelo de la misma o de gran parte de la misma y/o malfuncionamiento del control de la hélice.
- 5) Daño, fallo o defecto del acoplamiento de las palas de los rotores o de la caja de transmisión del rotor principal que pueda provocar la separación en vuelo del conjunto del rotor y/o malfuncionamiento del control del rotor.
- 6) Malfuncionamiento significativo de un sistema o equipo crítico de seguridad, incluido el sistema o equipo de emergencia durante la prueba de mantenimiento, o fallo en la activación de estos sistemas tras el mantenimiento.
- 7) Montaje o instalación incorrectos de componentes de la aeronave detectados durante una inspección o procedimiento de prueba no destinado a ese propósito específico.
- 8) Evaluación incorrecta de un defecto grave, o incumplimiento grave de los procedimientos de la lista de equipo mínimo («MEL») y del libro de registro técnico de la aeronave («ATL»).
- 9) Daño grave del sistema de interconexión de cableado eléctrico («EWIS»).
- 10) Cualquier defecto que provoque la retirada de una pieza crítica de vida límite antes de la plena terminación de la vida límite de la pieza.
- 11) El uso de productos, componentes o materiales de origen desconocido o sospechoso, o de componentes críticos no aptos para el servicio.
- 12) Datos o procedimientos de mantenimiento aplicables engañosos, incorrectos o insuficientes, incluidos los de carácter lingüístico, que puedan inducir a errores de mantenimiento significativos.
- 13) Control o aplicación incorrectos de las limitaciones de mantenimiento o del mantenimiento programado de la aeronave.
- 14) Puesta en servicio tras mantenimiento de una aeronave con una no-conformidad que ponga en peligro la seguridad del vuelo.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n° 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

- 15) Daños graves causados a una aeronave durante las actividades de mantenimiento debido a un mantenimiento incorrecto o al uso de equipos de apoyo en tierra inadecuados o no aptos para el servicio que exigen intervenciones de mantenimiento adicionales.
  - 16) Sucesos de combustión, fusión, humos, emanaciones, arcos eléctricos, sobrecalentamiento o incendio detectados.
  - 17) Cualquier suceso en el que el desempeño humano, incluida la fatiga del personal, haya contribuido de forma directa, o podría haber contribuido, a un accidente o a un incidente grave.
  - 18) Un malfuncionamiento significativo, un problema de fiabilidad o recurrente de calidad de grabación que afecte a un sistema registrador de vuelo (tal como un registrador de datos de vuelo, un sistema registrador por enlace de datos o un sistema registrador de voz en cabina de vuelo) o la falta de información necesaria para garantizar la aptitud para el servicio de un sistema registrador de vuelo.
-

## ANEXO III

**SUCESOS RELACIONADOS CON LOS SERVICIOS E INSTALACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA**

*Observación:* El presente anexo está estructurado de tal manera que los sucesos pertinentes están relacionados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar la notificación de dichos sucesos. No obstante, esta presentación no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades con la que están relacionados en la lista.

## 1. SUCESOS RELACIONADOS CON LAS AERONAVES

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, entre una aeronave y otra aeronave, el terreno o un obstáculo <sup>(1)</sup>, incluido un cuasi impacto con el terreno sin pérdida de control (cuasi CFIT).
- 2) Infracción de distancia mínima de separación <sup>(2)</sup>.
- 3) Separación inadecuada <sup>(3)</sup>.
- 4) Avisos de resolución («RA») ACAS;
- 5) Colisión con fauna, incluida la colisión con aves.
- 6) Salida de calle de rodadura o de pista.
- 7) Incursión real o potencial en calle de rodadura o pista.
- 8) Incursión en área de aproximación final y despegue («FATO»).
- 9) Desviación de la aeronave de la autorización dada por el control de tránsito aéreo (ATC).
- 10) Desviación de la aeronave de la normativa aplicable en materia de gestión del tránsito aéreo (ATM):
  - a) desviación de la aeronave de los procedimientos aplicables publicados en materia de ATM;
  - b) violación del espacio aéreo, incluida la penetración sin autorización de espacio aéreo;
  - c) desviación de lo prescrito en la normativa aplicable en relación con el embarque y la operación de equipos de la aeronave relacionados con el ATM.
- 11) Sucesos relacionados con la confusión de indicativos de llamada.

## 2. DEGRADACIÓN O PÉRDIDA TOTAL DE SERVICIOS O FUNCIONES

- 1) Incapacidad de prestar servicios de ATM o de ejercer funciones de ATM:
  - a) incapacidad de prestar servicios de tránsito aéreo o de ejercer funciones de servicios de tránsito aéreo;
  - b) incapacidad de prestar servicios de gestión del espacio aéreo o de ejercer funciones de gestión del tránsito aéreo;
  - c) incapacidad de prestar servicios de gestión de la afluencia del tránsito aéreo y de capacidad o de ejercer las funciones de gestión de la afluencia de tránsito aéreo y de capacidad.
- 2) Información incompleta o significativamente incorrecta, corrompida, inadecuada o engañosa de un servicio de apoyo <sup>(4)</sup>, incluida la relacionada con las malas condiciones de la superficie de la pista.
- 3) Fallo del servicio de comunicación.
- 4) Fallo del servicio de vigilancia.

<sup>(1)</sup> Un obstáculo puede ser un vehículo.

<sup>(2)</sup> Referencia a la situación en que no se respetó la separación mínima prescrita entre aeronaves o entre la aeronave y el espacio aéreo respecto del cual hay una separación mínima prescrita.

<sup>(3)</sup> En ausencia de separación mínima prescrita, situación en la que se perciba que dos aeronaves se hayan aproximado demasiado como para que los pilotos pudieran garantizar una separación mínima segura.

<sup>(4)</sup> Por ejemplo: servicio de tránsito aéreo (ATS), servicio automático de información terminal (ATIS), servicios meteorológicos, bases de datos de navegación, mapas, cartas de navegación, servicios de información aeronáutica (AIS), manuales.

- 5) Fallo de la función o del servicio de procesamiento y distribución de datos.
  - 6) Fallo del servicio de navegación.
  - 7) Fallo de seguridad física del sistema ATM que ha tenido, o que podría haber tenido, un impacto negativo directo en la prestación segura del servicio.
  - 8) Sobrecarga significativa del sector o de la posición ATS que provoque el deterioro potencial de la prestación del servicio.
  - 9) La recepción o interpretación incorrecta de comunicaciones importantes, incluida la debida a la falta de comprensión del idioma utilizado, cuando ello ha tenido, o podía haber tenido, un impacto negativo directo sobre la prestación segura del servicio.
  - 10) Pérdida prolongada de comunicación con una aeronave o con otra unidad ATS.
3. OTROS SUCESOS
- 1) Declaración de emergencia (llamada «MAYDAY» o «PAN»).
  - 2) Interferencia externa significativa con los servicios de navegación aérea [por ejemplo, las emisiones en frecuencia modulada (FM) de estaciones de radio que interfieren con el sistema de aterrizaje por instrumentos («ILS»), el radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia («VOR») y las comunicaciones].
  - 3) Interferencia con una aeronave, una unidad ATS o una transmisión de radiocomunicación mediante, entre otras, armas de fuego, fuegos artificiales, cometas, luces láser, luces láser de alta potencia, sistemas de aeronave pilotada a distancia, aeromodelos, o medios similares.
  - 4) Vaciado de combustible en vuelo (*Fuel dumping*).
  - 5) Amenaza de bomba o secuestro.
  - 6) La fatiga que repercuta, o que pueda repercutir, en la capacidad de ejercer de forma segura las funciones de navegación aérea o tránsito aéreo.
  - 7) Cualquier suceso en el que el desempeño humano haya contribuido de forma directa, o podría haber contribuido, a un accidente o a un incidente grave.
-

## ANEXO IV

**SUCESOS RELACIONADOS CON LOS AERÓDROMOS Y LOS SERVICIOS EN TIERRA****1. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE UN AERÓDROMO**

*Observación:* La presente sección está estructurada de tal manera que los sucesos pertinentes están relacionados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar su notificación. No obstante, esta presentación no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades con la que están relacionados en la lista.

**1.1. Sucesos relacionados con aeronaves y obstáculos**

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, entre una aeronave y otra aeronave, el terreno o un obstáculo <sup>(1)</sup>.
- 2) Colisión con fauna, incluida la colisión con aves.
- 3) Salida de calle de rodadura o de pista.
- 4) Incursión real o potencial en calle de rodadura o pista.
- 5) Incursión o salida del área de aproximación final y despegue («FATO»).
- 6) Operación de una aeronave o vehículo haciendo caso omiso de una autorización, instrucción o restricción en el área de movimiento de un aeródromo (por ejemplo: uso de pista o calle de rodadura incorrecta o parte restringida de un aeródromo).
- 7) Objeto extraño en el área de movimiento que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 8) Presencia de obstáculos en el aeródromo o en las proximidades del aeródromo no indicados en el AIP (publicación de información aeronáutica) o mediante NOTAM (avisos a navegantes) y/o que no están marcados o iluminados adecuadamente.
- 9) Retroceso asistido (*push-back*), retroceso autónomo con motor (*power-back*), o rodaje interferidos por un vehículo, equipo o persona.
- 10) Pasajeros o personas no autorizadas dejados sin supervisión en la zona de estacionamiento de aeronaves.
- 11) Impacto del chorro de un reactor, o de la corriente de aire de un rotor principal o ráfaga de una hélice.
- 12) Declaración de emergencia (llamada «MAYDAY» o «PAN»).

**1.2. Degradación o pérdida total de servicios o funciones**

- 1) Pérdida o fallo de comunicación entre:
  - a) el aeródromo, un vehículo u otro personal de tierra y la unidad de servicios de tránsito aéreo o la unidad del servicio de gestión de la zona de plataforma;
  - b) la unidad del servicio de gestión de la zona de plataforma y una aeronave, vehículo o la unidad de servicios de tránsito aéreo.
- 2) Fallo, malfuncionamiento o defecto significativos de un equipo o sistema del aeródromo que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona;
- 3) Deficiencias significativas en la iluminación, señalización visual o carteles de aeródromo.
- 4) Fallo del sistema de alerta de emergencia del aeródromo.
- 5) Servicios de rescate y de lucha contra incendios no disponibles conforme a los requisitos aplicables.

<sup>(1)</sup> Un obstáculo puede ser un vehículo.

### 1.3. Otros sucesos

- 1) Incendio, humo o explosiones en las instalaciones y equipo del aeródromo y sus proximidades, que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Sucesos relacionados con la seguridad física del aeródromo (por ejemplo: entrada ilícita, sabotaje, amenaza de bomba).
- 3) No comunicación de un cambio significativo en las condiciones de operación del aeródromo que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 4) Falta de servicio de deshielo y/o anti-hielo, o tratamiento incorrecto o inadecuado.
- 5) Derrame significativo durante los repostajes de combustible.
- 6) Carga de un tipo de carburante u otros líquidos esenciales contaminados o incorrectos (incluidos oxígeno, nitrógeno, aceite y agua potable).
- 7) Incapacidad de solventar malas condiciones de la superficie de la pista.
- 8) Cualquier suceso en el que el desempeño humano haya contribuido de forma directa, o podría haber contribuido, a un accidente o a un incidente grave.

## 2. ASISTENCIA EN TIERRA DE UNA AERONAVE

*Observación:* La presente sección está estructurada de tal manera que los sucesos pertinentes están relacionados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar su notificación. No obstante, esta presentación no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades con la que están relacionados en la lista.

### 2.1. Sucesos relacionados con aeronaves y aeródromos

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, entre una aeronave y otra aeronave, el terreno o un obstáculo <sup>(1)</sup>.
- 2) Incursión en pista o calle de rodadura.
- 3) Salida de pista o calle de rodadura.
- 4) Contaminación significativa de la estructura, los sistemas o el equipo de la aeronave derivada del transporte de equipaje, correo o carga;
- 5) Retroceso asistido (*push-back*), retroceso autónomo con motor (*power-back*), o rodaje interferidos por un vehículo, equipo o persona.
- 6) Objeto extraño en el área de movimiento que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 7) Pasajeros o personas no autorizadas dejados sin supervisión en la zona de estacionamiento de aeronaves.
- 8) Incendio, humo o explosiones en las instalaciones y equipo del aeródromo y sus proximidades, que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 9) Sucesos relacionados con la seguridad física del aeródromo (por ejemplo: entrada ilícita, sabotaje, amenaza de bomba).

### 2.2. Degradación o pérdida total de servicios o funciones

- 1) Pérdida o fallo de comunicación con una aeronave, un vehículo, la unidad de servicios de tránsito aéreo o la unidad del servicio de gestión de la zona de plataforma.
- 2) Fallo, malfuncionamiento o defecto significativos de un equipo o sistema del aeródromo que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 3) Deficiencias significativas en la iluminación, señalización visual o carteles de aeródromo.

<sup>(1)</sup> Un obstáculo puede ser un vehículo.

### 2.3. Sucesos específicos de la asistencia en tierra

- 1) Carga o distribución incorrectas de pasajeros, equipajes, correo o carga que pueda tener consecuencias significativas para el peso y/o el equilibrio de la aeronave (incluidos errores significativos en los cálculos de la hoja de carga).
- 2) Equipo de embarque retirado suponiendo un peligro para los ocupantes de la aeronave.
- 3) Estiba o sujeción incorrecta de equipajes, correo o carga que pueda suponer cualquier tipo de peligro para la aeronave, su equipo o sus ocupantes o dificultar una evacuación de emergencia.
- 4) Transporte, intento de transporte o manipulación de mercancías peligrosas que han puesto en peligro, o que podrían haber puesto en peligro, la seguridad de la operación, o haber dado lugar a una situación de inseguridad (por ejemplo: incidente o accidente imputable a mercancías peligrosas según la definición de las Instrucciones Técnicas de la OACI <sup>(1)</sup>).
- 5) Incumplimiento de un correcto embarque/desembarque de equipajes y sus correspondientes pasajeros.
- 6) Incumplimiento de los procedimientos requeridos de asistencia y mantenimiento en tierra de las aeronaves, especialmente de los procedimientos de deshielo, reabastecimiento, o carga, incluidos el posicionamiento incorrecto o la retirada de equipos.
- 7) Derrame significativo durante los reabastecimientos de combustible.
- 8) Carga de cantidades incorrectas de combustible que puedan tener consecuencias significativas para la autonomía, prestaciones, equilibrado o resistencia estructural de la aeronave.
- 9) Carga de un tipo de carburante u otros líquidos esenciales contaminados o incorrectos (incluidos oxígeno, nitrógeno, aceite y agua potable).
- 10) Fallo, malfuncionamiento o defecto de equipos de tierra utilizados para la asistencia en tierra que tengan o puedan tener como consecuencia daños a la aeronave [por ejemplo: barra de arrastre o unidad de potencia en tierra («GPU»)].
- 11) Falta de servicio de deshielo y/o anti-hielo, o tratamiento incorrecto o inadecuado.
- 12) Daños a la aeronave provocados por equipos o vehículos de asistencia en tierra, incluidos los daños no declarados con anterioridad.
- 13) Cualquier suceso en el que el desempeño humano haya contribuido de forma directa, o podría haber contribuido, a un accidente o a un incidente grave.

---

<sup>(1)</sup> Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (OACI-Doc. 9284).

## ANEXO V

**SUCESOS RELACIONADOS CON AERONAVES DISTINTAS DE LAS MOTOPROPULSADAS COMPLEJAS, INCLUIDOS LOS PLANEADORES Y LOS VEHÍCULOS MÁS LIGEROS QUE EL AIRE**

A efectos del presente anexo, se entenderá por:

- a) «aeronave distinta de una aeronave motopropulsada compleja»: una aeronave distinta de la definida en el artículo 3, letra j), del Reglamento (CE) n° 216/2008;
- b) «planeador»: la definición que figura en el artículo 2, punto 117, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 923/2012 de la Comisión <sup>(1)</sup>;
- c) «vehículos más ligeros que el aire»: la definición que figura en el punto ML10 de la sección «Definiciones de los términos utilizados en esta lista» del anexo de la Directiva 2009/43/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>.

1. AERONAVES DISTINTAS DE LAS MOTOPROPULSADAS COMPLEJAS, EXCLUIDOS LOS PLANEADORES Y LOS VEHÍCULOS MÁS LIGEROS QUE EL AIRE

*Observación:* La presente sección está estructurada de tal manera que los sucesos pertinentes están relacionados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar su notificación. No obstante, esta presentación no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades con la que están relacionados en la lista.

1.1. Operaciones aéreas

- 1) Pérdida de control no intencionada.
- 2) Aterrizaje fuera de la zona de aterrizaje prevista.
- 3) Incapacidad de lograr la actuación de la aeronave prevista en condiciones normales durante el despegue, el ascenso o el aterrizaje.
- 4) Incursión en pista.
- 5) Salida de pista.
- 6) Cualquier vuelo que haya sido efectuado con una aeronave no apta para la navegación aérea, o para el cual la preparación de vuelo no ha sido completada, que ha puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 7) Vuelo no intencionado en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) de una aeronave no certificada de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), que ha puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 8) Suelta no intencionada de carga <sup>(3)</sup>.

1.2. Sucesos técnicos

- 1) Fuerte vibración anormal (por ejemplo, flameo del alerón, del timón de profundidad, o de la hélice).
- 2) Cualquier control de vuelo que no funcione correctamente o esté desconectado.
- 3) Fallo o deterioro sustancial de la estructura de la aeronave.
- 4) Pérdida en vuelo de cualquier parte de la estructura o instalación de la aeronave.

<sup>(1)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n° 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 y (UE) n° 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directiva 2009/43/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre la simplificación de los términos y las condiciones de las transferencias de productos relacionados con la defensa dentro de la Comunidad (DO L 146 de 10.6.2009, p. 1).

<sup>(3)</sup> Este punto se aplica solamente a las operaciones comerciales con arreglo a la definición del artículo 3, letra i), del Reglamento (CE) n° 216/2008.

- 5) Fallo de un motor, rotor, hélice, sistema de combustible u otro sistema esencial.
- 6) Fuga de cualquier líquido que pueda provocar riesgo de incendio o una contaminación peligrosa de la estructura, sistemas o equipo de la aeronave o riesgos para los ocupantes.

### 1.3. Interacción con los servicios de navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo

- 1) Interacción con los servicios de navegación aérea (por ejemplo: servicios prestados de manera incorrecta, comunicaciones contradictorias o desviación de la autorización) que ha puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Violación de espacio aéreo.

### 1.4. Emergencias y otras situaciones críticas

- 1) Cualquier suceso que dé lugar a una llamada de emergencia.
- 2) Incendio, explosión, humo, gases tóxicos o emanaciones tóxicas en la aeronave.
- 3) Incapacitación del piloto que imposibilite la realización de cualquier trabajo.

### 1.5. Entorno exterior y meteorología

- 1) Una colisión en tierra o en el aire, con otra aeronave, el terreno o un obstáculo <sup>(1)</sup>.
- 2) Una cuasi colisión, en tierra o en el aire, con otra aeronave, el terreno o un obstáculo <sup>(1)</sup> que requiera una maniobra de evasión de emergencia para evitar una colisión.
- 3) Colisión con fauna, incluidas aves, que provoque daños en la aeronave o la pérdida o malfuncionamiento de cualquier servicio esencial.
- 4) Interferencia con la aeronave mediante armas de fuego, fuegos artificiales, cometas, luces láser, luces láser de alta potencia, sistemas de aeronave pilotada a distancia, aeromodelos, o por medios similares.
- 5) Impacto de rayo que haya resultado en daños a la aeronave o la pérdida de funciones de la aeronave.
- 6) Encuentro con turbulencia severa que resulte en lesiones a los ocupantes o que requiera una comprobación por encuentro con turbulencia (*Turbulence check*) de la aeronave después del vuelo.
- 7) Formación de hielo, incluido el hielo en el carburador, que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, o a sus ocupantes o a cualquier otra persona.

## 2. PLANEADORES

*Observación:* La presente sección está estructurada de tal manera que los sucesos pertinentes están relacionados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar su notificación. No obstante, esta presentación no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades con la que están relacionados en la lista.

### 2.1. Operaciones aéreas

- 1) Pérdida no intencionada de control.
- 2) Suceso en el que el piloto del planeador no pudo soltar el cable del torno o el cable de remolque y tuvo que emplear procedimientos de emergencia para hacerlo.
- 3) Cualquier suelta del cable del cabrestante o de remolque que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro el planeador, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 4) En el caso de un motovelero, un fallo de motor durante el despegue.
- 5) Cualquier vuelo que haya sido efectuado con un planeador no apto para la navegación aérea, o para el cual la preparación de vuelo no ha sido completada, que ha puesto, o podría haber puesto, en peligro el planeador, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.

<sup>(1)</sup> Un obstáculo puede ser un vehículo.

## 2.2. Sucesos técnicos

- 1) Fuerte vibración anormal (por ejemplo, flameo del alerón o timón de profundidad, o de la hélice).
- 2) Cualquier control de vuelo que no funcione correctamente o esté desconectado.
- 3) Fallo o deterioro sustancial de la estructura del planeador.
- 4) Pérdida en vuelo de cualquier parte de la estructura o instalación del planeador.

## 2.3. Interacción con los servicios de navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo

- 1) Interacción con los servicios de navegación aérea (por ejemplo: servicios prestados de manera incorrecta, comunicaciones contradictorias o desviación de la autorización) que ha puesto, o podría haber puesto, en peligro el planeador, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Violaciones de espacio aéreo.

## 2.4. Emergencias y otras situaciones críticas

- 1) Cualquier suceso que dé lugar a una llamada de emergencia.
- 2) Cualquier situación en la que no quede disponible ninguna zona de aterrizaje seguro.
- 3) Incendio, explosión, humo, gases tóxicos o emanaciones tóxicas en el planeador.
- 4) Incapacitación del piloto que imposibilite la realización de cualquier trabajo.

## 2.5. Entorno exterior y meteorología

- 1) Una colisión en tierra o en el aire, con otra aeronave, el terreno o un obstáculo <sup>(1)</sup>.
- 2) Una cuasi colisión, en tierra o en el aire, con una aeronave, el terreno o un obstáculo <sup>(1)</sup> que requiera una maniobra de evasión de emergencia para evitar una colisión.
- 3) Interferencia con el planeador mediante armas de fuego, fuegos artificiales, cometas, luces láser, luces láser de alta potencia, sistemas de aeronave pilotada a distancia, aeromodelos, o por medios similares.
- 4) Impacto de rayo que provoque daños en el planeador.

## 3. VEHÍCULOS MÁS LIGEROS QUE EL AIRE (GLOBOS Y DIRIGIBLES)

*Observación:* La presente sección está estructurada de tal manera que los sucesos pertinentes están relacionados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar su notificación. No obstante, esta presentación no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades con la que están relacionados en la lista.

### 3.1. Operaciones aéreas

- 1) Cualquier vuelo que haya sido efectuado con un vehículo más ligero que el aire no apto para la navegación aérea, o para el cual la preparación de vuelo no ha sido completada, que ha puesto, o podría haber puesto, en peligro el vehículo más ligero que el aire, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Apagado permanente no intencionado de la llama piloto.

### 3.2. Sucesos técnicos

- 1) Fallo de cualquiera de los siguientes componentes o controles: tubo de inmersión del cilindro de combustible, polea de la envoltura, cable de control, cable de amarre, fuga en el sellado de la válvula del quemador, mosquetón, daño en el tubo de combustible, válvula de gas de elevación, envoltura o globo compensador, soplador, válvula limitadora de la presión (globo de gas), cabrestante (globos de gas cautivos).
- 2) Fuga importante o pérdida de gas de elevación (por ejemplo: porosidad, válvulas de gas de elevación desasentadas).

<sup>(1)</sup> Un obstáculo puede ser un vehículo.

### 3.3. Interacción con los servicios de navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo

- 1) Interacción con los servicios de navegación aérea (por ejemplo: servicios prestados de una manera incorrecta, comunicaciones contradictorias o desviación de la autorización) que ha puesto, o podría haber puesto, en peligro el vehículo más ligero que el aire, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Violación de espacio aéreo.

### 3.4. Emergencias y otras situaciones críticas

- 1) Cualquier suceso que dé lugar a una llamada de emergencia.
- 2) Incendio, explosión, humo o emanaciones tóxicas en el vehículo más ligero que el aire (aparte de las normales por el funcionamiento del quemador).
- 3) Ocupantes del vehículo más ligero que el aire despedidos de la canastilla o barquilla.
- 4) Incapacitación del piloto que imposibilite la realización de cualquier trabajo.
- 5) Elevación o arrastre no intencionados del personal de tierra, con resultado de muerte o lesiones de una persona.

### 3.5. Entorno exterior y meteorología

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, con una aeronave, el terreno o un obstáculo <sup>(1)</sup> que ha puesto, o podría haber puesto, en peligro el vehículo más ligero que el aire, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Interferencia con el vehículo más ligero que el aire mediante armas de fuego, fuegos artificiales, cometas, luces láser, luces láser de alta potencia, sistemas de aeronave pilotada a distancia, aeromodelos, o por medios similares.
- 3) Encuentro inesperado con malas condiciones meteorológicas que han puesto, o que podrían haber puesto, en peligro el vehículo más ligero que el aire, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.

---

<sup>(1)</sup> Un obstáculo puede ser un vehículo.